

## Fra Alliansen for bevaring av kystlandskapet mellom Hvitsten og Son

I Alliansen inngår velforeninger både i Hvitsten og på Pepperstad, Naturvernforbundet i Vestby og Forum for natur og friluftsliv i Vestby (paraplyorganisasjon)

## Høringsuttalelse KVU kryssing av Oslofjorden

**Vår bakgrunn:** KVU for kryssing av Oslofjorden har invitert berørte parter til å uttale seg om den utredningen som ble lagt fram den 19. november. De vedsendte sidene er forfattet av Alliansen for bevaring av kystlandskapet mellom Hvitsten og Son. Vi ser oss som **primærpart** under K2-konseptet til KVU. Dette utgjør et av de fire konseptene som var med i siste runde av utredningsarbeidet, og det berører «vårt» område, nærmere bestemt Emmerstad-Skjelvika og skoglandskapet innenfor (Haugerskogen). Dette kystlandskapet på østsiden av Oslofjorden byr på flotte naturopplevelser og unike friluftsmuligheter både for befolkningen i Vestby og for brukere fra tiliggende kommuner i den større regionen rundt. I Vestby råder **tverrpolitisk enighet** etter at et enstemmig kommunestyre i mai 2014 gikk mot konseptet Vestby–Hurum–Holmestrand. Folk og politikere har skjønnet hvilke enorme naturverdier som finnes her, til glede både for dagens og framtidens vestbyboere, samt mange andre.

## Generelle betraktninger om bærekraft og friluftsliv

Ved inngangen til friluftsåret 2015 og tilhørende vektlegging av friluftsliv og rekreasjon ute i naturen var det med stor tilfredsstillelse vi kunne konstatere at KVU **ikke** falt ned på det konseptet som berører vårt område direkte, altså K2. Vi har hele tiden argumentert for at fjordkryssing her **verken** vil være effektivt (målt i tid eller penger) **eller** bærekraftig. For en østfolding som skal til Vestfold, eller omvendt, ville Vestby-Hurum ha innebåret en strafferunde på om lag 60 km. Det hadde vært svært umusikalsk i en tid som skriker etter reduserte klimagassutslipp. **Vi er glade for at også KVU har vurdert i de baner** og konkludert med at den samfunnsøkonomiske gevinsten vil være absolutt minst ved K2.

Vi tillater oss å stille spørsmålstegn ved transportanalysens tall og vurderinger. Vi lever i en tid hvor **mye synes usikkert** – blant annet er Norge på vei ut av oljeavhengighet og vi må over i en «grønnere økonomi». I en tid preget av såpass mye uvisshet – sannsynligvis også når det gjelder de prognoser for befolkningsstørrelse som KVU bygger på – mener vi det kan være særs viktig å avvente avklaringer og heller satse på prosjekter som kan forbedre nåværende infrastruktur. For oss vil et forbedret ferjetilbud Moss–Horten (mer seinere) og et andre tunnellop i nord være det eneste riktige. Vi tror dessuten at disse to alternativene vil stå seg også på lang sikt. Uansett støtter vi utredningens tilråding om iallfall på kort sikt å utrede videre et forbedret ferjesamband Moss-Horten og planlegge et andre tunnellop for kryssing i nord.

I tillegg til de usikre tidene mener vi det vil være riktigst nå å avvente – aller helst stanse – planene om fastforbindelse, iallfall bruforbindelse, over fjorden fordi

- det for tiden pågår mye planlegging og utbygging av infrastruktur i Oslo med nærliggende områder: IC-triangelet, Follobanen, Ringeriksbanen, tunnel 2 i Oslo, tunnellop 2 i

oslofjordtunnelen, bane til Fornebu, forbedret ferjetilbud Moss-Horten osv. Svært mye av samfunnets utbyggingskapasitet vil være overbelastet for lang tid framover. Dessuten vil vi tro at det finnes samferdselsbehov også i resten av landet.

- det vil være samfunnsøkonomisk riktigere styring av knappe ressurser i denne omgang først å se hvordan denne kraftsatsingen vil påvirke trafikkmønstre og andelen kollektivreisende.
- myndighetene i årene som kommer, mer og mer må få styrt persontrafikken over på kollektivreiser. Da er det viktig å vurdere fastforbindelse først etter at gevinsten av en slik omlegging er kartlagt.

Generelt vil vi også påpeke at vi synes de prissatte kostnadene dominerer KVVU langt mer enn de ikke-prissatte, eller som det sies på side 39 i KVVU: «fokus er lagt på mer effektiv transport over Oslofjorden». Det er mye tale om trafikanntytte, selv om KVVU innimellom viser til konflikt mellom miljøhensyn og effektivitetshensyn. La oss poengtere det ubestridelige faktum at folk er **beboere** 365 dager i året på sine respektive hjemsteder; **oslofjordkryssere** er de fleste bare noen få ganger i løpet av et år. Å forsure hverdagen til titusener av innbyggere med støy (både visuell og lydlig), forurensning, rasert friluftsliv og annet er i altfor liten grad tatt opp i KVVU. Hvorfor gjøre livet unødig atskillig mer utrivelig for de mange for at de få skal vinne noen minutter noen få ganger i året? En utbygging nå, som i framtiden kan vise seg å være forhastet, er uansett **ugjenkallelig**. En eventuell K2-løsning som stanser med bro Vestby-Hurum pga. endrete samfunnsforutsetninger, vil være en ulykke for alle oss på østsiden av fjorden. Historisk utvikling er aldri lineær; etter mer enn 20 år med økonomisk gullalder skal det mye til for at de neste blir mer av det samme. Voldsomme og ugjenkallelige naturinngrep skal man være ytterst varsomme med. Slike kan ikke få bygge på marginale gevinster.

## Noen merknader til K2 spesielt

Vi finner det svært betimelig å trekke det fram og støtter KVVU når det påpekes (side 85) at K2 **ikke** vil være noe bidrag til det sentrale samfunnsålet om å knytte bolig- og arbeidsmarkedene på hver side av Oslofjorden tettere sammen. «Denne kryssingen ligger også lenger unna byområder på begge sider av fjorden». Snarere, mener vi, vil en K2-forbindelse gå på tvers av rikspolitiske føringer om å bygge ut boliger nær eksisterende infrastruktur og kollektivknutepunkter. Her ligger i seg selv et viktig argument for ikke å velge K2.

Under *pkt 5.4 Måloppnåelse* vurderes K2-alternativet som godt mht. utslipp av klimagasser. Det stiller vi oss meget uforstående til. Hvordan kan en omvei – for lokaltrafikk Moss–Horten – om Vestby og Hurum – 60 km – med ditto økte klimagassutslipp gis god måloppnåelse på utslipp?

Vi stiller oss dessuten undrende til at K2 skal kunne medføre en reisetidsbesparelse på 35-40 minutter for folk som reiser fra sør for Drammen til Akershus øst (side ...)

En K2-kryssing med vei alene vil være ille nok. Med jernbane i tillegg – med større krav til kurvatur og dermed tre traseer øst-vest i kommunen – vil K2 være en katastrofe og ødelegge kommunen fullstendig. Allerede i dag høres E6 som et sus over nesten hele Vestby – unntaket er strandsonen. Nye anlegg vil øke lydnivået ytterligere.

KVVU tilrår å endre trafikkstrømmene fra vestsiden av fjorden, fra E18 til E6. Man kan da ikke være uvitende om støymengden i Groruddalen i Oslo? Og hva med kapasiteten på E6 fra Oslos grense i sør og nordover? Den synes å være sprengt allerede, især i rushtiden. Med andre ord må det her

innkalkuleres en utbygging av E6 sør for Oslo. Slike kostnader synes ikke å være inkludert i konseptene med fastforbindelse.

K2-alternativet synes i KVVU å inneholde relativt få natur- og kulturmiljøverdier på østsiden av fjorden. Her vil innvende at det ikke tidligere har vært presserende å kartlegge slike verdier i dette området. Utbygging har ikke vært aktuelt fordi en lykkelig kombinasjon av private eiere (Tofte/Norske skog og nå Petter Olsen) og Vestby kommune har ønsket og klart å holde området tilnærmet fritt for utbygging. Utbygging genererer gjerne kartlegging, og vi er sikre på at slik kartlegging nå vil komme og at den vil avdekke solide verdier også i dette området.

## Mer om vårt primærstandpunkt: effektivisering og forbedring av dagens krysningsmuligheter

**Moss–Horten:** I KVVU heter det at flytting av ferjeleiet i Moss vil gi en beskjeden gevinst. Det tror ikke vi. Vi har langt større tiltro til mye av det KVVU selv trekker fram, blant annet flere og større ferjer, raskere på- og avkjøring, kortere fartstid, autopass osv: Hadde KVVU vurdert slik flytting i sammenheng med lokalisering av ny jernbanestasjon i Moss, tror vi konklusjonen hadde blitt en ganske annen. Vi mener det vil være riktig å vurdere en (tilnærmet) **samløslisering** av ny stasjon og ny ferjeterminal ved Feste 1 km + sør for dagens stasjon samt rv 19 i tunnel/kulvert herfra og til E6 kan gi stor gevinst for trafikk over fjorden. I tillegg må lokaltrafikken gjennom Moss legges i tunnel (svært mye er jo lokaltrafikk til og fra Jeløya). Her kan det skapes et godt utgangspunkt for kryssing av fjorden, blant annet litt kortere krysningsdistanse. Dessuten vil Moss slippe E6-trafikken. Superbusser kan gå i skyttel fra Moss nord til ferjeterminalen hvor de har forkjørsrett og så gå som superbuss til Horten stasjon/Skoppum. Vi tror slik samløslisering vil føre til enda mer effektiv avvikling av trafikken over fjorden. I tillegg mener vi det ligger en helsegevinst og en trafikksikkerhetsgevinst i at sjåførere, ikke minst trailersjåførere, «tvinges» til å ta seg en hvilepause på ferjen. Dette siste er ikke en gang nevnt i KVVU. Uansett er vi glad for at KVVU tilrår på kort sikt å utbedre ferjesambandet.

**Et nytt tunnellop – Oslofjordtunnelen:** Med to parallelle tunnellop under fjorden vil vi tro at mange av problemene med dagens kryssing her vil være løst – både de relatert til sikkerhet og de relatert til regularitet. Nyere data for personskaade avliver myten om Oslofjordtunnelen som en ekstremt farlig tunnel. Faktum er at den – selv i dag – har færre personskaader per 213 mill. kjørte kilometer enn både bro, tunnel generelt og motorvei i sin alminnelighet (ref. Statens vegvesen). Dessuten vil en tunnellopsning være langt billigere enn bro og komme på plass mye tidligere enn en bro kan. Det er ganske sikkert også grenser for hvor mye resten av landet vil akseptere at begrensede midler i stor grad brukes i Oslo-området. Også det taler imot bro. Og sist, men ikke minst, tenk på alle de natur- og rekreasjonsverdiene som dette området representerer.